

DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W NOWYM SĄCZU

Nowy Sącz, dnia 20 lipca 1976 r. **Nr 5**

TREŚĆ

36

UCHWAŁA NR 13/II/76 WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W NOWYM SĄCZU

z dnia 12 maja 1976 r.

w sprawie obniżek stawek podatku od nieruchomości wymierzanego od budynków lub ich części zajętych na zakłady rzemieślnicze wymagające większej powierzchni użytkowej

Wojewódzka Rada Narodowa w Nowym Sączu działając na podstawie § 3 ust. 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 grudnia 1975 r. w sprawie wykonania przepisów ustawy o niektórych podatkach i opłatach terenowych (Dz. U. z 1975 r. Nr 46, poz. 243) — uchwala, co następuje:

§ 1.

Obniża się na terenie województwa nowosądeckiego o 20% stawki podatku od nieruchomości wymierzanego od budynków lub ich części zajętych przez rzemieślników na zakłady rzemieślnicze wymagające większej powierzchni użytkowej, wykonujących rzemiosło w zakresie ślusarstwa produkcyjnego z przeznaczeniem na rynek, wytwarzania cegły, dachówki i pustaków, betoniarstwa, ceramiki szlachetnej, rzeźnictwa i wędliniarstwa, wytwarzania płyt, oklein i obłogów, wytwarzania listew i parkietów oraz cukiernictwa.

§ 2.

Wykonanie uchwały zleca się Wojewodzie Nowosądeckiemu.

§ 3.

1. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 1976 r.
2. Jednocześnie z dniem tym tracą moc obowiązujące na obszarze województwa nowosądeckiego dotychczasowe uchwały rad narodowych w zakresie uregulowanym niniejszą uchwałą.

§ 4.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym WRN.

Przewodniczący Rady: Henryk Kostecki

37

UCHWAŁA NR 14/II/76 WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W NOWYM SĄCZU

z dnia 12 maja 1976 r.

w sprawie utworzenia wspólnej rady narodowej dla miasta i gminy Krynica

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. Nr 26, poz. 139 z 1975 r.) Wojewódzka Rada Narodowa uchwala, co następuje:

§ 1.

1. Tworzy się wspólną radę narodową dla miasta Krynica i gminy Krynica.
2. Jako organ wykonawczy i zarządzający rady narodowej miasta i gminy oraz jako terenowy organ administracji państwowej w mieście i gminie, o której mowa w ust. 1, działa naczelnik miasta i gminy.

§ 2.

Wykonanie uchwały zleca się Przewodniczącemu Wojewódzkiej Rady Narodowej oraz Wojewodzie Nowosądeckiemu.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady: Henryk Kostecki

38

ZARZĄDZENIE NR 44/76 WOJEWODY NOWOSĄDECKIEGO

z dnia 31 marca 1976 r.

w sprawie powołania i zakresu działania Zespołu Uzgadniania Lokalizacji Urządzeń Nadziemnych i Podziemnych

Na podstawie art. 48 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. z 1975 r. Nr 26, poz. 139), art. 30 ustawy z dnia 24 października 1974 r. — prawo budżetowe (Dz. U. z 1974 r. Nr 38, poz. 229) § 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 listopada 1973 r. w sprawie szczegółowych zasad wykorzystania koordynacji przez terenowe organy administracji państwowej (Dz. U. Nr 47, poz. 278 rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie nadzoru urbanistyczno-budowlanego (Dz. U. z 1975 r. Nr 8, poz. 48) oraz wytycznych Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii Nr AG.3.T/9/75 z dnia 8 grudnia 1975 r. w sprawie programu zakładania katastru uzbrojenia terenu, zarządzam co następuje:

§ 1.

Dla usprawnienia trybu uzgadniania bezkolizyjnego przebiegu tras projektowanych urządzeń inżynierskich nadziemnych i podziemnych na obszarze miast i osiedli wiejskich województwa nowosądeckiego powołuje się „Zespół Uzgadniania Lokalizacji Urządzeń Nadziemnych i Podziemnych", zwany dalej w skrócie „Zespołem".

§ 2.

1. Skład i organizację pracy Zespołu określa „Regulamin działania Zespołu Uzgadniania Lokalizacji Urządzeń Nadziemnych i Podziemnych" będących załącznikiem Nr 1 do niniejszego zarządzenia.
2. Upoważniam Głównego Geodetę Województwa do wydawania poleceń i wytycznych w pracy Zespołu oraz wprowadzania zmian i uzupełnień do Regulaminu działania Zespołu.

§ 3.

1. Uzgodnieniu podlegają lokalizacje przebiegu tras urządzeń inżynierskich nadziemnych i podziemnych, a mianowicie:
   1) sieć wodociągowa,
   2) sieć cieplna,
   3) sieć gazowa,
   4) sieć kanalizacyjna,
   5) sieć elektroenergetyczna,
   6) sieć telekomunikacyjna,
   7) sieć specjalna(rurociągi ropy naftowej, rurociągi wody mineralnej itp.),
   8) inne urządzenia i obiekty inżynierskie w liniach rozgraniczających ulic.
2. Uzgodnieniu podlega również projektowana zieleń wysoka w liniach rozgraniczających ulic.
3. Nie podlegają uzgodnieniu w trybie niniejszego zarządzenia projektowane trasy urządzeń inżynierskich nadziemnych i podziemnych na terenach administrowanych przez jednostki organizacyjne Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Polskich Kolei Państwowych, zamkniętych zakładów przemysłowych, z wyjątkiem urządzeń ogólnomiejskich projektowanych na terenach wymienionych jednostek oraz podłączy tych zakładów do sieci komunalnych przebiegających na ich obrzeżu.

§ 4.

1. Zobowiązuje się inwestorów gospodarki uspołecznionej i osoby fizyczne realizujące zadania inwestycyjne na terenie miast i osiedli wiejskich do zlecania uzgodnień lokalizacji przebiegu projektowanych urządzeń inżynierskich nadziemnych i podziemnych w Zespole.

§ 5.

1. Zobowiązuje się terenowe organy administracji państwowej stopnia podstawowego do zatwierdzenia projektów technicznych oraz wydawania pozwoleń na budowę urządzeń inżynierskich nadziemnych i podziemnych po uprzednim stwierdzeniu, że projekt przebiegu trasy został uzgodniony w Zespole.
2. Zobowiązuje się terenowe organy administracji państwowej stopnia podstawowego do wydawania zezwoleń na wejście w teren wykonawcy z budową (zgodnie z art. 35 ustawy z dnia 12 marca 1958 r. jedn. tekst: Dz. U. Nr 10 z 1974 r., poz. 64 o zasadach i trybie wywłaszczania nieruchomości) po uprzednim stwierdzeniu, że projekt trasy został uzgodniony w Zespole.

§ 6.

Zobowiązuje się jednostki podległe organom administracji państwowej oraz zaleca się jednostkom niepodporządkowa-

nym radom narodowym współpracę z Zespołem oraz Zakładami i Pracowniami Okręgowego Przedsiębiorstwa Geodezyjno-Kartograficznego w Krakowie w zakresie rejestracji graficznej uzgodnionych lokalizacji inżynierskich nadziemnych i podziemnych.

§ 7.

Zaleca się Dyrektorowi Okręgowego Przedsiębiorstwa Geodezyjno-Kartograficznego w Krakowie do powołania stanowiska koordynatora przy Zakładzie Terenowym w Nowym Sączu celem skutecznego pod względem technicznym i organizacyjnym działania w zakresie zadań wynikających z niniejszego zarządzenia oraz zarządzenia Nr 2/76 Wojewody Nowosądeckiego z dnia 15 stycznia 1976 r. w sprawie założenia i prowadzenia dla miast i osiedli wiejskich województwa nowosądeckiego ewidencji urządzeń inżynierskich nadziemnych i podziemnych.

§ 8.

W zakresie unormowanym niniejszym zarządzeniem tracą moc odpowiednie przepisy obowiązujące dotychczas na obszarze województwa nowosądeckiego z dniem jego wejścia w życie.

§ 9.

Wykonanie zarządzenia powierzam:

1) Głównemu Architektowi Województwa,
2) Głównemu Geodecie Województwa.

§ 10.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Wojewoda Nowosądecki: Lech Bafia

39

ZARZĄDZENIE NR 74/76 WOJEWODY NOWOSĄDECKIEGO

z dnia 15 lipca 1976 r.

w sprawie ustalenia opłat za centralne ogrzewanie oraz dostarczaną ciepłą wodę przez komunalne zakłady energetyki cieplnej działające na terenie województwa nowosądeckiego

Na podstawie art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (tekst jednolity Dz. U. z 1975 r. Nr 26, poz. 139) i § 3 zarządzenia Nr 30 Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 30 października 1975 r. w sprawie ustalenia opłat za centralne ogrzewanie oraz dostarczanie ciepłej wody (Dz. Urz. MAGTiOŚ Nr 2, poz. 8) zarządzam, co następuje:

§ 1.

Ustalam z dniem 1 stycznia 1976 r. jednolite stawki opłat na terenie województwa nowosądeckiego za dostawę energii cieplnej przez komunalne zakłady energetyki cieplnej na cele:

1) centralnego ogrzewania lokali w budynkach, zarządzanych przez terenowe organy administracji państwowej oraz w innych budynkach, w których lokale są ogrzewane energią cieplną dostarczaną przez komunalne zakłady energetyki cieplnej.
2) przygotowanie i dostawy ciepłej wody do lokali wymienionych w ust. 1.

§ 2.

1. Taryfę opłat za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania i dostawy ciepłej wody przez komunalne zakłady energetyki cieplnej stanowi załącznik Nr 1 do zarządzenia.
2. Taryfę opłat najemców lokali mieszkalnych i użytkowych za centralne ogrzewanie i dostawy ciepłej wody stanowi załącznik Nr 2 do zarządzenia.

§ 3.

Do ustalenia wysokości opłat za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania i przygotowania ciepłej wody dla lokali mieszkalnych i niemieszkalnych oraz obiektów niemieszkalnych przyjmuje się:

1) w lokalach mieszkalnych i lokalach użytkowych mieszczących się w budynkach mieszkalnych, powierzchnię użytkową stanowiącą podstawę dla wymiaru czynszu najmu,
2) w obiektach z przeznaczenia niemieszkalnych, całkowitą powierzchnię łącznie z ciągami komunikacyjnymi (hole, klatki schodowe, korytarze),
3) w obiektach osuszanych w budowie, powierzchnię liczoną po obrysie (wymiar zewnętrzny x ilość kondygnacji),
4) w obiektach o nietypowym poborze energii cieplnej, jako miernik rozliczenia, przyjmuje się jednostkę cieplną to jest Gcal.

§ 4.

Za nietypowy pobór energii cieplnej uważa się dostawę ciepła dla takich odbiorców, w odniesieniu do których zastosowana opłata od powierzchni jest nieproporcjonalna w stosunku do pobieranego ciepła. W szczególności dotyczy to dostawy ciepła dla celów:

1) ogrzewania basenów pływackich i prób technicznych,
2) potrzeb sztucznego lodowiska,
3) pralni, barów, kuchni, stołówek zbiorowego żywienia,
4) myjni stacji obsługi samochodów.

§ 5.

Przy nietypowym poborze ciepła i braku aparatury kontrolno-pomiarowej, komunalne zakłady energetyki cieplnej rozliczają odbiorców z pobranej energii wg warunków umowy.

§ 6.

1. Miesięczna stawka opłat za centralne ogrzewanie lokali oraz za centralnie dostarczoną ciepłą wodę, obowiązująca w roku 1975 najemców lokali mieszkalnych oraz członków spółdzielni mieszkaniowych, pozostają bez zmian.
2. Opłaty za centralne ogrzewanie domów mieszkalnych, stanowiących własność osób fizycznych oraz za dostawę ciepłej wody do tych budynków pozostają w wysokości niezmienionej w stosunku do pobieranych w roku 1975.

Zasady rozliczeń pomiędzy administracjami budynków a najemcami korzystającymi z centralnego ogrzewania i ciepłej wody określają przepisy rozdziału 2 wytycznych stanowiących załącznik do zarządzenia Nr 30 Ministra Admini-

stracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 30 października 1975 r.

§ 7.

W odniesieniu do spraw nieuregulowanych niniejszym zarządzeniem mają zastosowanie przepisy zarządzenia Nr 30 Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 30 października 1975 r. w sprawie ustalenia opłat za centralne ogrzewanie oraz dostarczanie ciepłej wody.

§ 8.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1976 r. Z dniem tym tracą moc obowiązujące stawki opłat za centralne ogrzewanie oraz dostawy ciepłej wody, w zakresie uregulowanym niniejszym zarządzeniem.

Zarządzenie podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Wojewoda Nowosądecki: Lech Bafia

Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr 74/76 Wojewody Nowosądeckiego z dnia 15 lipca 1976.

TARYFA OPŁAT

za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania i dostawę ciepłej wody przez komunalne zakłady energetyki cieplnej

Lp.	Treść	Miesięczna opłata za 1 m² pow.	Okresy wnoszenia opłat
1	2	3	4
1.	Opłaty za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania, dla:		
1.1.	lokali mieszkalnych administracji uspołecznionej	12,60	za faktyczny okres ogrzewania
1.2.	lokali niemieszkalnych administracji uspołecznionej	25,20	za faktyczny okres ogrzewania
1.3.	osuszania nowo budowanych obiektów mieszkalnych i niemieszkalnych	20,20	za faktyczny okres ogrzewania
1.4.	obiektów niemieszkalnych	20,20	za faktyczny okres ogrzewania
1.5.	budynków mieszkalnych stanowiących własność osób fizycznych w:		
	Zakopanem	7,70	przez 12 miesięcy w roku
	pozostałych miejscowościach	3,20	przez 12 miesięcy w roku
2.	Opłaty za dostawę ciepłej wody przy dostawach umownych powyżej 4 dni w tygodniu oraz dostawach ciągłych, dla:		
2.1.	lokali mieszkalnych	1,40	przez 12 miesięcy w roku
2.2.	lokali niemieszkalnych	2,80	przez 12 miesięcy w roku
3.	Opłaty za dostawę energii cieplnej dla odbiorców o nietypowym poborze ciepła	wg kosztu własnego zakupu lub produkcji i przesyłu z doliczeniem 10% marży zysku w Gcal	
4.	Opłaty za konserwację, naprawy i remonty instalacji wewnętrznych centralnego ogrzewania i ciepłej wody dostawca pobiera wg obowiązujących cenników robót i usług lub rzeczywistych kosztów powiększonych o 10% marży zysku		

Załącznik Nr 2 do Zarządzenia Nr 74/76 Wojewody Nowosądeckiego z dnia 15 lipca 1976.

TARYFA OPŁAT

najemców lokali mieszkalnych i użytkowych za centralne ogrzewanie i dostawę ciepłej wody

Lp.	Treść	Miesięczna opłata za 1 m² pow.	Okresy wnoszenia opłat
1	2	3	4
1.	Opłata za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania lokali mieszkalnych, w wysokości obowiązującej w roku 1975, na terenie miast:		
	a) Gorlice	3.00	przez 12 miesięcy w roku

1	2	3	4
	b) Jordanów	3.00	przez 12 miesięcy w roku
	c) Grybów	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	d) Nowy Targ	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	e) Nowy Sącz	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	f) Zakopane	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	g) Krynica	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	h) Limanowa	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	i) Rabka	3,20	przez 12 miesięcy w roku
	j) Szczawnica-Krościenko	3,20	przez 12 miesięcy w roku
2.	Opłata za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania lokali niemieszkalnych równych jednej kondygnacji we wszystkich miejscowościach województwa nowosądeckiego	30,10	w okresie faktyczn. ogrzewania
3.	Opłata za dostawę energii cieplnej na cele centralnego ogrzewania lokali niemieszkalnych przekraczających jedną kondygnację we wszystkich miejscowościach województwa nowosądeckiego	39,10	w okresie faktyczn. ogrzewania
4.	Opłata za dostawę ciepłej wody, przy dostawie powyżej 4 dni w tygodniu oraz przy dostawie ciągłej, we wszystkich miejscowościach województwa nowosądeckiego, dla:		
	4.1. lokali mieszkalnych	1,50	przez 12 miesięcy w roku
	4.2. lokali niemieszkalnych	3.00	przez 12 miesięcy w roku

40.

ZARZĄDZENIE NR 24/76 NACZELNIKA MIASTA ZAKOPANEGO

z dnia 30 czerwca 1976 r.

w sprawie zatwierdzenia miejscowego planu szczegółowego perspektywicznego zagospodarowania przestrzennego „REJONU HARENDY" w Zakopanem

Na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 11 poz. 67 z 1975 r.) i w związku z art. 44 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. Nr 26 poz. 139 z 1975 r.) zarządzam co następuje:

§ 1.

Zatwierdza się miejscowy, perspektywiczny plan szczegółowy zagospodarowanai przestrzennego Rejonu Harendy w Zakopanem, wpisany do składnicy Map i Planów Biura Planowania Przestrzennego — Terenowego Zespołu Urbanistycznego w Zakopanem pod nr 198.

§ 2.

Wykonanie zarządzenia zleca się Kierownikowi Wydziału Gospodarki Terenowej Urzędu Miejskiego w Zakopanem.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia go w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Nowym Sączu.

Naczelnik Miasta: mgr Stanisław Żygadło

41.

ZARZĄDZENIE NR 25/76 NACZELNIKA MIASTA ZAKOPANEGO

z dnia 30 czerwca 1976 r.

w sprawie zatwierdzenia miejscowego planu szczegółowego perspektywicznego zagospodarowania przestrzennego „OSIEDLA CYRLA" w Zakopanem

Na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 11 poz. 67 z 1975 r.) i w związku z art. 44 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 25 stycznia 1958 r. o radach narodowych (Dz. U. Nr 26 poz. 139 z 1975 r.) zarządzam co następuje:

§ 1.

Zatwierdza się miejscowy, perspektywiczny plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego osiedla Cyrla w Zakopanem, wpisany do składnicy Map i Planów Biura Planowania Przestrzennego — Terenowego Zespołu Urbanistycznego w Zakopanem pod nr 197.

§ 2.

Wykonanie zarządzenia zleca się Kierownikowi Wydziału Gospodarki Terenowej Urzędu Miejskiego w Zakopanem.

§ 3.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia go w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Nowym Sączu.

Naczelnik Miasta: mgr Stanisław Żygadło

42.

ZARZĄDZENIE INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W KRAKOWIE

z dnia 22 czerwca 1976 r.

w sprawie lokalnych przepisów na śródlądowych drogach wodnych

Na podstawie § 1 ust. 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21, poz. 110) zarządza się co następuje:

§ 1.

Wymiary statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych

1. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Droga wodna	Długość	Szer.
1. Rzeka Przemsza od km 0,00 — km 15,200	40,00	10.00
2. Rzeka Wisła od km 0,00 — km 37,500	83,00	11,00
3. Kanał Łączany — Skawina	83,00	11,00
4. Rzeka Wisła od km 57,800 — km 94,000	83,00	11,00
5. Rzeka Wisła od km 94,000 — km 324,500	100,00	13,00
6. Rzeka Dunajec od km 0,00 — km 30,300	40,00	7,00
7. Rzeka Wisłoka od km 0,00 — km 22,000	40,00	7,00
8. Rzeka San od km 0,00 — km 90,500	40,00	11,00

2. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Droga wodna	jazda w dół rzeki		jazda w górę rzeki	
	dług.	szer.	dług.	szer.
1. Rzeka Przemsza od km 0,00 — km 15,200	100,00	7,00	200,00	7,00
2. Rzeka Wisła od km 0,00 — km 23,000	100,00	9,00	200,00	9,00
3. Rzeka Wisła od km 23,000 — km 37,500	200,00	11,00	200,00	11,00
4. Kanał Łączany — Skawina	200,00	11,00	200,00	11,00
5. Rzeka Wisła od km 57,800 — km 324,000	250,00	13,00	300,00	13,00
6. Rzeka Wisłoka od km 0,00 — km 22,000	100,00	7,00	200,00	7,00
7. Rzeka San od km 0,00 — km 90,500	200,00	13,00	300,00	13,00

3. Na rzece Wiśle od zbiornika w Goczałkowicach do ujścia rzeki Przemszy i od km 37,500 do km 57,800, na rzece Przemszy od Mysłowic do km 15,200, na rzece Białej Przemszy od Maczek do połączenia z rzeką Czarną Przemszą, na rzece Czarnej Przemszy od ujścia rzeki Brynicy do połączenia z rzeką Białą Przemszą, na rzece Sole od ujścia rzeki Koszarawy do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Rabie od Myślenic do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Dunajec od Nowego Targu do km 30,300, na rzece Nidzie od mostu w Pińczowie do ujścia do rzeki Wisły, na rzece Wisłoce od Jasła do km 22,00, na rzece San od granicy Państwa do km 90,500, na rzece Wisłok od Strzyżewa do ujścia od rzeki San oraz na rzece Kamiennej od Ostrowca Świętokrzyskiego do ujścia do rzeki Wisły — mogą uprawiać żeglugę statki o powierzchni pokładu do 20 m² oraz statki do przewozów międzybrzegowych.
4. Za długość i szerokość statku przyjmuje się całkowite wymiary zewnętrzne kadłuba; statki posiadające ster wystający poza obręb rufy, długość mierzy się przy złożonym na bok sterze.

§ 2.

Głębokość tranzytowa

1. Głębokość tranzytową na danym odcinku drogi wodnej ustala administracja dróg wodnych i podaje w formie pisemnej zainteresowanym uprawianiem żeglugi i spławu — do wiadomości.
2. Dla statków, których zanurzenie nie przekracza 100 cm różnica między głębokością tranzytową danego odcinka drogi wodnej a zanurzeniem statków powinna wynosić:
   a) przy płynięciu w górę rzeki — co najmniej 15 cm,
   b) przy płynięciu w dół rzeki — co najmniej 10 cm.
3. Dla statków o zanurzeniu większym niż 100 cm różnica między głębokością tranzytową a zanurzeniem statków powinna wynosić co najmniej 20 cm.
4. W wypadku występowania niskich stanów wody, które nie odpowiadają ustalonym głębokościom tranzytowym, lub stanów wody przekraczających dopuszczalną najwyższą wodę żeglowną jak również w wypadku zlodzenia rzek, wykonywania robót technicznych, prowadzenia prac pomiarowych, odbywania ćwiczeń wojskowych itp, administracja dróg wodnych może w porozumieniu z inspektoratem żeglugi śródlądowej w Krakowie, zamknąć lub ograniczyć na poszczególnych drogach wodnych lub ich odcinkach, uprawianie żeglugi; decyzję o zamknięciu lub ograniczeniu uprawiania żeglugi administracja dróg wodnych przekazuje zainteresowanym uprawianiem żeglugi w formie pisemnego zawiadomienia.

§ 3.

Szybkość statków

1. Statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze nie mogą przekraczać szybkości podanych w poniższej tabeli:

Droga wodna	Km od — do	szybkość jazdy w km/godz.	
		w dół	w górę
1. Rzeka Przemsza	0,000 — 15,200	10	20
2. Rzeka Wisła	0,000 — 37,500	25	20
3. Kanał Łączany — Skawina	0,000 — 17,200	6	6
4. Rzeka Wisła	57,800 — 324,500	bez ograniczeń	
5. Rzeka Dunajec	0,000 — 30,300	10	10
6. Rzeka Wisłoka	0,000 — 22,000	10	10
7. Rzeka San	0,000 — 90,500	15	15

2. Przy mijaniu i wyprzedzaniu się statków, szybkość powinna być ograniczona na tyle, aby nie spowodować możliwości zagrożenia bezpieczeństwa ruchu żeglugowego.
3. Ograniczenie szybkości wymienione w ust. 1 nie dotyczy statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej

§ 4.

Zestawienie zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych

2. Przy zestawianiu zestawu pchanego, zespołu sprzężonego lub pociągu holowniczego, kierownik zestawu pchanego, zespołu sprzężonego bądź pociągu holowniczego powinien brać pod uwagę moc pchacza, holownika lub holowników, warunki atmosferyczne, stan wody, szybkość prądu, siłę wiatru, szerokość szlaku żeglownego, kierunek jazdy, głębokość tranzytową, zanurzenie statków wchodzących w skład zestawu pchanego, zespołu sprzężonego bądź pociągu holowniczego.
2. Długość liny holowniczej pomiędzy holownikiem a pierwszym holowanym statkiem jak również pomiędzy statkami holowanymi jest zależna od kierunku jazdy, warunków nawigacyjnych, rodzaju holowanych w pociągu statków itp.
3. Odstęp pierwszego statku od holownika w pociągu holowniczym powinien wynosić co najmniej 40 m w górę rzeki lub w dół rzeki, natomiast odstępy pomiędzy pozostałymi statkami powinny wynosić:
   a) w czasie holowania w górę rzeki na odcinku swobodnie płynącym co najmniej 5 m, zaś na odcinku skanalizowanym co najmniej 10 m.
   b) w czasie holowania w dół rzeki od 10 do 30 m w zależności od warunków nawigacyjnych i układu szlaku żeglownego.
4. W wypadkach niekorzystnych należy zmniejszyć długość, szerokość pociągu holowniczego, zestawu pchanego lub zespołu sprzężonego oraz zmniejszyć zanurzenie, jeżeli to jest konieczne ze względu na okoliczności zagrażające bezpieczeństwu żeglugi.
5. Zastosowanie podanych w ust. 3 i 4 parametrów nie zwalnia kierowników statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych od odpowiedzialności za nie wykonanie czynności zapobiegających wypadkom.
6. Łodzie towarzyszące w pociągach holowniczych powinny być cumowane kolejno na przemian po obydwu stronach płetwy sterowej statków.
7. Nie wolno holować łodzi transportowych przy burtach statków.
8. Załogi holowanych statków powinny mieć przygotowany manewrowy sprzęt pokładowy zdatny każdorazowo do użytku.

§ 5.

Najwyższa woda żeglowna.

1. Ustala się najwyższą wodę żeglowną (NWŻ), która na poszczególnych wodowskazach wynosi:

a) **rz. Wisła.**

Wodowskaz	Smolice	
„	Bielany	350 cm
„	Popędzynka	380 cm
„	Karsy	350 cm
„	Szczucin	460 cm
„	Sandomierz	420 cm
„	Zawichost	480 cm
„	Annopol	430 cm

b) **rz. Dunajec**

Wodowskaz	Biała Wieś	490 cm

c) **rz. Wisłoka.**

Wodowskaz	Mielec	450 cm

d) **rz. San.**

Wodowskaz	Rzuchów	500 cm
„	Nisko	450 cm
„	Radomyśl	460 cm

2. Ustaloną w ust. 1 NWŻ administracja dróg wodnych podaje do ogólnej wiadomości na specjalnie sporządzonych do tego celu tablicach informacyjnych, umieszczonych w miejscach widocznych od strony wody, a tam gdzie istnieją śluzy, na śluzach.
3. W wypadku ograniczenia uprawiania żeglugi przez wysokie stany wody, statki, zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holowane obowiązane są wstrzymać dalszą jazdę i ustawić się na postój w miejscach bezpiecznych np. w portach lub kanałach.
4. Ograniczenie uprawiania żeglugi nie dotyczy statków jadących na ratunek oraz statków inspekcyjnych.

§ 6.

Oznakowanie i wytyczanie szlaku żeglownego.

1. Oznakowanie i wytyczanie szlaku żeglownego należy do obowiązków administracji dróg wodnych.
2. Znaki żeglugowe na drogach wodnych winny być wykonane zgodnie z postanowieniami § 22, § 23 i § 24 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych oraz być zawsze barwne i czyste.
3. Administracja dróg wodnych może nakazać ustawienie znaku żeglugowego innej jednostce organizacyjnej, względnie osobie prywatnej, która jest właścicielem na drodze wodnej, lecz ustawienie tego znaku powinno być dokonane w obecności przedstawiciela administracji drogi wodnej w miejscu wcześniej ustalonym.
4. Oznakowanie mostów kolejowych należy do obowiązków organów kolejowych. Umieszczenie znaków na mostach kolejowych winno nastąpić w uzgodnieniu z administracją drogi wodnej. Oznakowanie innych mostów należy do obowiązków administracji dróg wodnych.
5. Obowiązek oznakowania i wytyczania dróg wodnych, które nie pozostają w administracji dróg wodnych ciąży na administratorze tej drogi wodnej. Oznakowania takich dróg wodnych winno być przeprowadzone pod nadzorem administracji drogi wodnej.

§ 7.

Śluzowanie statków.

1. Statki zbliżające się do śluzy powinny co najmniej na 300 m przed śluzą oznajmić swoje przybycie sygnałem dźwiękowym „UWAGA" — jeden długi dźwięk.
2. Dopóki ze śluzy nie jest podany sygnał zezwalający na wjazd, statki obowiązane są zatrzymać się przy dalbach, po prawej stronie do kierunku jazdy przed wystawionym znakiem żeglugowym (znak żeglugowy B 4 określony w załączniku Nr 3 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych) i ustawić się w taki sposób aby nie tarasować drogi innym statkom.
3. Wjazd statków do komory śluzowej może nastąpić dopiero po podaniu przez obsługę śluzy sygnału zezwalającego na wjazd (znak żeglugowy Nr B II 3 określony w załączniku Nr 4 przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych). Zezwolenie na wjazd do śluzy może być wydane po zapewnieniu przez obsługę śluzy bezpiecznych warunków śluzowania.
4. Przed wjazdem do komory śluzowej wszystkie przedmioty wystające z poza burty statku muszą być usunięte.
5. Przy wjeździe do komory śluzowej szybkość statków nie może być większa od koniecznej dla bezpiecznego sterowania statkiem.
6. Statki w komorze śluzowej powinny tak się ustawić, aby inne statki śluzowane jednocześnie miały zapewnione bezpieczeństwo i odpowiednią przestrzeń. Odległość między krawędziami kadłubów statków stojących obok siebie w komorze śluzowej nie może być mniejsza niż 20 cm. Odległość między statkami stojącymi w komorze śluzowej jeden za drugim nie może być mniejsza niż 1 metr.
7. W czasie wjazdu i wyjazdu statków z komory śluzowej oraz śluzowania kierownicy statków i załoga powinni znajdować się na stanowiskach manewrowych.
8. W czasie śluzowania pędniki statków powinny być zatrzymane.
9. Wyjazd z komory śluzowej może nastąpić dopiero po wydaniu przez obsługę śluzy zezwolenia na opuszczenie śluzy.
10. Wprowadzanie i wyprowadzanie statków do i z komory śluzowej sposobem ręcznym powinno tak się odbywać, aby nie doprowadzać do uszkodzeń obrzeży oraz urządzeń śluzy.
11. Pociągi holownicze mogą wjeżdżać i wyjeżdżać ze śluzy tylko na skróconym holu i linach holowniczych łączących poszczególne jednostki w jego składzie.
11. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wjazdem do śluzy zawiadomić o tym obsługę śluzy.
13. Kierownicy wszystkich statków na żądanie obsługi śluzy obowiązani są przedłożyć do wglądu dokumenty statkowe dla wpisania koniecznych danych dot. śluzowanych statków w książkę śluzowania.
14. Statki załadowane materiałami wybuchowymi lub łatwopalnymi nie mogą być śluzowane z innymi statkami.
15. Statki załadowane materiałami cuchnącymi nie mogą być śluzowane razem ze statkami pasażerskimi.
16. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej lub awanportach zabrania się:
    a) odpychania statków od wrót, głowic ścian i nadbrzeży bumsztakami lub bosakami posiadającymi ostre okucia,
    b) wleczenia po dnie kotwic, łańcuchów i lin kotwicznych,
    c) zadymiania i zanieczyszczania terenów śluzy, wyrzucania za burtę śmieci lub innych przedmiotów, wylewania płynów itp.,
    d) dokonywania napraw statków oraz przeprowadzania za i wyładunków towarów,
    e) wychodzenia ze statków na teren śluzy bez zezwolenia obsługi śluzy,
    f) jakiegokolwiek hałasowania — ewentualnie grające na statkach orkiestry powinny zaprzestać grania, należy również wyłączyć wcześniej używane głośniki,
    g) używania w porze nocnej reflektorów.
17. Kierownicy statków znajdujących się w awanportach i w komorze śluzowej, obowiązani są podporządkować się wskazaniom obsługi śluzy pod względem bezpieczeństwa ruchu i porządku. Za awanport uważa się obszar kanału 300 m poniżej i powyżej komory śluzowej.
18. Wszystkie manewry i zwroty w awanportach w odległości poniżej 30 m przed głowicami śluzy w czasie napełniania i opróżniania komory są zabronione.
19. Statki oczekujące w awanportach na śluzowanie muszą mieć zapewniony stały dozór dokonywany przez członka załogi statku.
20. Statki sportowe, turystyczne i rybackie mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków, lub
21. W czasie wspólnego śluzowania z innymi statkami, statki sportowe lub turystyczne muszą być ustawione za rufą śluzowanego statku w takiej odległości, aby to ustawienie nie stwarzało niebezpieczeństwa ich uszkodzenia przy ruchu statków w czasie napełniania lub opróżniania komory śluzowej.
22. Zabrania się w czasie śluzowania ustawiania statków sportowych i turystycznych przy burcie innego statku lub przeciwległej ścianie komory śluzowej na długości tego statku.
23. Łodzie żaglowe powinny zwijać żagle przed wjazdem do komory śluzowej oraz obowiązkowo opuszczać maszty.
24. W czasie śluzowania statków sportowych i turystycznych załogi tych statków obowiązane są posiadać na sobie kamizelki ratunkowe.
25. Zabrania się śluzowania i wjazdu do awanportów, łodzi wiosłowych wyczynowych, oraz łodzi typu canoe.
26. Śluzowanie statków odbywa się według kolejności ich przybycia. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków pierszeństwo śluzowania mają statki wjeżdżające do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w komorze śluzowej.
27. Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:
    a) statki będące w akcji ratowniczej i interwencyjnej,
    b) statki z poważnie uszkodzonym kadłubem,
    c) statki posiadające specjalne zezwolenie inspektoratu żeglugi śródlądowej,
    d) statki pasażerskie linii regularnych.
28. Przystąpienie do podnoszenia względnie obniżania poziomu wody w komorze śluzowej może się odbywać dopiero, gdy obsługa śluzy stwierdzi, że obiekty znajdujące się w komorze są należycie ustawione oraz przycumowane i że załoga jest na swych stanowiskach manewrowych. Śluzowanie statku powinno odbywać się z zachowaniem należytej ostrożności przez umiejętne napełnianie wodą względnie opróżnianie z wody komory śluzowej.

29. Na każdej śluzie powinien być oznaczony w formie białej pionowej linii umieszczonej na ścianie komory, próg śluzy. Statkom będącym w komorze śluzowej nie wolno ustawiać się na linii progu.
30. Wjazd do śluzy jak również i sama komora śluzowa powinny być w porze nocnej oświetlone w taki sposób, aby światło nie utrudniało pracy załogom statków.
31. W czasie śluzowania obsługa śluzy winna odbierać od załogi statków liny cumownicze, by zakładać je na pachoły usytuowane na koronie śluzy, a następnie po stopniowym ich zwalnianiu winna zwracać załodze statku.
32. W czasie zmiany poziomu wody w śluzie, liny cumownicze powinny być odpowiednio wybierane lub luzowane przez załogę statku. Na każdym stanowisku obsługi liny powinien znajdować się co najmniej jeden członek załogi.
33. Śluzowanie odbywa się w czasie godzinowo ustalonym przez administrację drogi wodnej.

§ 8.

Szczegółowe przepisy ruchu i postoju statków

1. W czasie zbliżania się zestawów pchanych, zespołów sprzężonych lub pociągów holowniczych do uciążliwych odcinków drogi wodnej (ostre zakola, wąskie przejścia, przejście pod mostami, wjazdy do kanałów śluzowych, portów itp.) kierownicy zestawów pchanych, zespołów sprzężonych oraz pociągów holowniczych obowiązani są zmniejszyć odpowiednio długość i szerokość zestawu pchanego, zespołu sprzężonego względnie pociągu holowniczego, jak również ograniczyć szybkość jazdy, jeśli jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo żeglugi.
2. Statki o długości powyżej 40 m płynące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu Kraków — Płaszów, Kraków — Kujawy i Sandomierz, powinny dokonać obrotu poniżej miejsca wjazdu.
3. Zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze płynące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu Kraków — Płaszów, Kraków — Kujawy i Sandomierz, powinny dokonać obrotu w odpowiednio bezpiecznej odległości poniżej miejsca wjazdu do portu, by dalej wjeżdżać do kanału portowego przy zachowaniu szczególnej ostrożności. Zestawy pchane mogą ewentualnie zakotwiczać barki pchane na szlaku żeglownym poniżej kanału wlotowego do portu, by po przepięciu się pchacza, dalej kontynuować wprowadzenie barek do basenu portowego.
4. Statki o długości powyżej 40 m wyjeżdżające z portu Kraków-Płaszów, Kraków-Kujawy i Sandomierz kierujące się w górę rzeki powinny skierować się w dół rzeki i dokonać tam w dogodnym miejscu obrotu. Dotyczy to również zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych. Statki pojedyncze o długości powyżej 40 m względnie zestawy pchane przekraczające tą długość mogą wyjeżdżać z kanału portowego rufą.
5. Zestawy sprzężone przy wjeździe do kanałów portowych oraz przy wyjeździe z tych kanałów nie mogą przekraczać 10 m szerokości.
6. W wypadku, gdy otwarte są jazy na stopniach wodnych w Dąbiu i Przewozie przy równoczesnym nastaniu wysokiej wody żeglownej, kierownicy pociągów holowniczych zestawów pchanych i zespołów sprzężonych winni zachować przy wprowadzaniu tych pociągów, zestawów i zespołów, od strony górnej wody do kanałów śluzowych szczególną ostrożność. Zachowania tej wyjątkowej ostrożności wymaga się również przy wprowadzaniu wyżej określonych pociągów, zestawów i zespołów do kanału wjazdowego portu w Kujawach. Przy przeprowadzaniu wyżej określonych czynności należy w szczególności przestrzegać następujących zasad:
   a) kierownicy zestawów pchanych i zespołów sprzężonych przy wjeździe do kanału śluzowego winni utrzymywać kurs blisko brzegu lewego,
   b) kierownicy pociągów holowniczych winni przed wjazdem do kanału śluzowego rozdzielać pociągi w miejscu uznanym za odpowiednie i bezpieczne z tym, że rozdzielanie pociągów holowniczych, które mają być wprowadzone do kanału śluzy w Dąbiu winno nastąpić już przy bazie remontowej PP. Żegluga Krakowska w km 80,000 rz. Wisły. Rozdzielone jednostki pływające należy wprowadzać do kanałów śluzowych na skróconym holu blisko brzegu lewego.
7. Statki techniczne pracujące na szlaku żeglownym (w nurcie) winny na widok płynącego statku, zestawu pchanego, zespołu sprzężonego lub pociągu holowniczego tak się ustawić, by umożliwić ich bezpieczny przejazd.
8. Zabrania się postoju:
   a) statkom nie pasażerskim, przy przystaniach pasażerskich,
   b) na odcinku drogi wodnej, gdzie prowadzone są prace regulacyjne lub pogłębiarskie, statkom nie zatrudnionym przy tych pracach.
9. Postoje statków dozwolone są na odcinkach rzeki oznaczonych znakami żeglugowymi wg. załącznika Nr 3 do przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych z tym, że zestawy pchane, zespoły sprzężone i pociągi holownicze powinny być zestawiane zasadniczo w jednym rzędzie, lecz zawsze w linii prostej. Statki pozostawione na postoju nie mogą w żadnym wypadku stanowić przeszkody dla ruchu żeglugowego.
10. Barki pchane, sprzężone i holowane mogą być na krótki okres pozostawione na drodze wodnej poza miejscami dozwolonego postoju bez pchacza lub holownika, jeżeli jest to konieczne dla wykonania naprawy pchacza lub holownika, względnie bunkrowanie paliwa. W takich przypadkach barki należy ustawić i zabezpieczyć najdalej poza szlakiem żeglownym przy zapewnieniu ich odpowiedniego dozoru.
11. W okresie występowania niskich i wysokich stanów wody przy równoczesnym zamknięciu ruchu żeglugowego na określonym odcinku drogi wodnej, dozwolone są postoje statków w górnych i dolnych kanałach śluzowych.

§ 9.

Porty i zimowiska.

1. Miejsce na zimowy postój statków w portach wyznacza kierownik portu. Miejsce takie określa się nazwą zimowiska. Plan rozmieszczenia statków na zimowisku winien być umieszczony w miejscu widocznym i podany do ogólnej wiadomości na odpowiednio do tego celu sporządzonej tablicy.
2. W okresie zimy statki mogą być zgrupowane na postój również w miejscach poza portami w wypadku uzyskania na to zgody administracji dróg wodnych.
3. Na każdym zimowisku winien być wyznaczony kierownik zimowiska o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych, posiadający przynajmniej stopień szypra.

§ 10.

Żegluga pasażerska.

1. Miejsca wyznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów poza stałymi przystankami powinny być ustalone z właściwą terytorialnie administracją dróg wodnych i uzgodnione z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej.
2. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów w miejscach, o których mowa w ust. 1 może się odbywać za zgodą kierownika statku, po wcześniejszym odpowiednim zacumowaniu statku i wyłożeniu urządzeń zejściowych.
3. Przebywanie pasażerów na statku dozwolone jest tylko w miejscach do tego celu wyznaczonych.
4. Zabrania się pasażerom przebywania w sterówce, maszynowni i innych miejscach utrudniających pracę załogi. Miejsca te powinny być podane do ogólnej wiadomości, przez wyszczególnienie ich w przepisach porządkowych obowiązujących na statku, oraz dodatkowo oznaczone na tabliczkach informacyjnych.
5. Cumowanie statków pasażerskich w rejonie przystani pasażerskiej może być dokonywane wyłącznie do specjalnie do tego celu przeznaczonych urządzeń cumowniczych.
6. W obrębie przystani dla statków pasażerskich powinny być rozmieszczone tablice z napisem „Kąpiel wzbroniona”.
7. Przebywanie pasażerów na pomostach przystani, poza miejscem do tego przeznaczonym, jest wzbronione. Winno być to wyszczególnione w przepisach porządkowych, obowiązujących na przystani i podane do ogólnej wiadomości.
8. Do podstawowych obowiązków przystaniowego należy, niezależnie od innych obowiązków określonych odrębnymi przepisami, regulowanie ruchem pasażerów w czasie wsiadania ich na statek, oraz opuszczania statku dla zachowania porządku i pełnego bezpieczeństwa. Przystaniowy obowiązany jest również czuwać nad bezpieczeństwem pasażerów znajdujących się na przystani, którzy oczekują na przyjazd statku pasażerskiego.

§ 11.

Przeprowadzanie prób technicznych statków.

1. Próby techniczne statków mogą być przeprowadzane:
   a) w basenie portowym „Kraków-Płaszów”
   b) w basenie portowym „Sandomierz”
   z tym, że w czasie dokonywania prób technicznych statku, winna być zachowana między nim, a pozostałymi statkami oraz brzegiem odpowiednio bezpieczna odległość.
2. Próby szybkości statków mogą być przeprowadzane po uprzednim uzyskaniu na to zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej:
   a) na rzece Wiśle w rejonie Krakowa od km 88,000 — — 91,000 przy brzegu prawym,
   b) na rzece Wiśle w rejonie Sandomierza od km 269,300 — 272,500.
3. Zabrania się dokonywania prób szybkości, gdy na wyżej podanych odcinkach rzeki przebywają inne statki.

§ 12.

Żegluga nocna.

1. Żegluga nocna może się odbywać tylko na takich odcinkach dróg wodnych, które zostały wcześniej podane do wiadomości zainteresowanym przedsiębiorstwom żeglugowym przez terytorialnie właściwą administrację dróg wodnych, po komisyjnym stwierdzeniu stanu przygotowania i oznakowania tych odcinków drogi wodnej dokonanym przy współudziale Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie.
2. Do uprawiania żeglugi nocnej dopuszcza się wyłącznie statki, które na uprawianie takiej żeglugi posiadają odpowiednie zezwolenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej dokonane w formie wpisu do świadectwa zdolności żeglugowej.
3. Wszystkie światła statku nie będące światłami pozycyjnymi lub sygnałowymi powinny być od strony zewnętrznej przysłonięte, aby nie mogły być przyjęte jako światła nawigacyjne oraz, aby nie oświetlały innych statków.
4. Przy zbliżaniu się statków, jeżeli mają się one mijać, reflektor główny, oraz reflektor pomocniczy od strony mijania muszą być zgaszne, a reflektor pomocniczy od strony zewnętrznej mijania musi być tak skierowany aby nie utrudniał manewrowania mijającym się statkom.
5. W czasie jazdy przez uciążliwe odcinki, należy na dziobie każdego pojedynczego statku, a na zestawie pchanym na pierwszym statku, wystawić obserwatora.
6. Przy zbliżaniu się statków do śluzy, obsługa śluzy obowiązana jest oświetlić komorę śluzową, oraz awanport.
7. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie uprawiające żeglugi w porze nocnej powinny zatrzymać się na prostych odcinkach rzeki po prawej stronie szlaku żeglownego pozostawiając odpowiedni i dogodny przejazd dla statków uprawiających żeglugę nocną.
8. Kotwice statków stojących na postoju powinny znajdować się możliwie blisko skraju szlaku żeglownego, aby nie narażać na niebezpieczeństwo najechania na nie statków uprawiających żeglugę nocną.
9. Nie wolno zostawiać łodzi towarzyszących przy burcie statków na wodzie od strony wolnego przejazdu.
10. Przystanie pasażerskie przewidziane do obsługi nocnej ruchu pasażerskiego oprócz wyposażenia wymaganego odrębnymi przepisami, powinny posiadać dodatkowe natępujące wyposażenie i zabezpieczenie:
    a) należyte oświetlenie przystani, oraz dróg wejściowych z lądu na przystań i na statek,
    b) rozmieszczenie punktów świetlnych na przystani powinno być takie, aby nie oślepiało załogi statku przy manewrach dobijania lub odbijania od przystani,
    c) przystanie I klasy powinny być wyposażone w urządzenia głośnikowe względnie w tubę głosową ze wzmacniaczem.

§ 13.

Ruch tratw.

Ruch tratw odbywać się może na warunkach określonych każdorazowo osobno dla każdego spływu, w pozwoleniu wydanym przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej.

§ 14.

Uprawianie żeglugi przez statki sportowe i turystyczne.

1. Za statki sportowe lub turystyczne uważa się statki służące wyłącznie do uprawiania żeglugi w celach sportowych lub turystycznych.

2. Statki sportowe i turystyczne mogą korzystać z dróg wodnych przy ścisłym przestrzeganiu przepisów obowiązujących dla tego typu jednostek pływających, jak również przepisów dotyczących bezpieczeństwa żeglugi i przepisów porządkowych.
3. Statkom sportowym i turystycznym zabrania się uprawiania żeglugi w porze nocnej.
Inspektorat Żeglugi Śródlądowej może jednak w wyjątkowo uzasadnionych wypadkach udzielić zgody na uprawianie takiej żeglugi, przy określeniu specjalnie opracowanych dodatkowych warunków.
4. Z poszczególnego statku sportowego lub turystycznego może korzystać tylko taka ilość osób, jaka wynika z jego budowy i przeznaczenia.
5. Zabrania się pasażerom statku sportowego lub turystycznego zajmowania w czasie ruchu statku miejsca do tego celu na statku nie przeznaczonego.
6. Doczepianie statków sportowych lub turystycznych do innych statków, za wyjątkiem pasażerskich, może nastąpić po uzyskaniu na to zgody kierowników statków.
7. Szybkość statku sportowego lub turystycznego nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi lub powodować uszkodzenia innych statków, budowli wodnych itp.
8. Pociąg holowniczy złożony ze statków sportowych lub turystycznych musi mieć zapewnioną zdolność manewrowania. W takim pociągu, kierownik każdego statku holowanego jest odpowiedzialny za statek, którym kieruje z tym, że obowiązany jest on stosować się jeszcze do poleceń kierownika statku holującego, który odpowiedzialny jest za cały pociąg holowniczy.
9. Jazda na nartach wodnych nie może zagrażać ani utrudniać ruchu statkom żeglugi śródlądowej, statkom sportowym i turystycznym, oraz osobom kąpiącym się.
10. Na statku holującym narciarza wodnego, oprócz kierownika statku powinna być dodatkowo jeszcze jedna dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza. Warunek ten nie jest wymagany jeśli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnie zorganizowanym innym nadzorem.
11. Spływ turystyczny przełomem rzeki Dunajec względnie rzeką Poprad może być dokonywany przy ścisłym przestrzeganiu odrębnie opracowanego i zatwierdzonego regulaminu.

§ 15.

Postanowienia końcowe.

1. Traci moc zarządzenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie z dnia 20 maja 1967 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych (Dziennik Urzędowy Wojewódzkiej Rady Narodowej w Krakowie z 1967 r. Nr 9, poz. 57).
2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
Adam Kopytko

Redakcja: Urząd Wojewódzki — Biuro Organizacyjno - Prawne i Kadr, Nowy Sącz, ul. Jagiellońska 52
Administracja: Wydział Budżetowo - Gospodarczy Urzędu Wojewódzkiego, Nowy Sącz, ul. Jagiellońska 52
Nowosądecka Fabryka Urządzeń Górniczych „Nowomag 3050/76 — 1000
Cena zł 4,20